

## Paquet mobilité : rien n'est définitif, rien n'est acté...



## Paquet mobilité : rien n'est définitif, rien n'est acté...

La commission transports du Parlement européen a adopté, le 4 juin, les trois rapports et mandats de négociation avec le Conseil de l'UE sur le temps de repos des chauffeurs (33 pour, 14 contre, 1 abstention), le détachement (27 pour, 21 contre) et le cabotage (30 pour, 15 contre, 3 abstentions). Comme le note Fanny ROUX dans *Contexte* « *Le tout dans une ambiance électrique, une salle de commission pleine à craque* ».

**Un climat très tendu, avec des votes par nationalités plus que par**

## **groupes politiques**

En substance, le Parlement européen adopte donc une position rendant possible la prise de repos hebdomadaire dans la cabine, exclu de l'application de la future directive sur le détachement les conducteurs internationaux.

Sur le cabotage, le texte de la Commission a été rejeté au profit d'un amendement alternatif, autorisant cette activité pendant sept jours (au lieu de cinq) dans l'UE, et 48 heures maximum au sein d'un même État...

Le volet social du paquet mobilité est donc, comme prévu, adopté par le Parlement juste avant la réunion des ministres des transports jeudi 7 juin. Ce jour-là, les ministres des transports de l'UE feront le point sur les progrès réalisés concernant les principales propositions relatives à l'accès au marché et aux aspects sociaux dans le secteur du transport routier qui font partie du premier train de mesures sur la mobilité. Ces propositions comprennent de nouvelles règles relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs et au détachement des transporteurs routiers...

## **On sait déjà qu'il n'y aura pas d'accord...**

C'est l'occasion de rappeler les positions de l'OTRE sur ces questions fondamentales pour un marché du transport équilibré et loyal en Europe.

En matière de détachement, pour l'OTRE cela signifie obtenir à minima l'application des normes sociales du pays d'accueil dès le premier jour de l'opération de transport (respect des dispositions légales et conventionnelles en matière de salaire minimum, durée du travail, repos compensateurs ou encore des règles relatives à la santé et la sécurité). Tous les conducteurs de poids lourds et véhicules utilitaires légers en situation de cabotage et de transport international doivent être concernés. La seule exception envisageable concerne le cas d'un transport transfrontalier avec un départ en charge depuis le pays d'origine et retour en charge, ou à vide, vers le pays d'origine.

En matière de cabotage, source actuelle des plus grandes fraudes, cela signifie rejeter tout assouplissement de la règle actuelle et imposer en sus :

- L'obligation d'utilisation du tachygraphe nouvelle génération pour tous les transports internationaux (donc le cabotage) permettant la géolocalisation du véhicule par fraction de trois heures, ainsi que la géolocalisation à chaque passage de frontière. Une période de carence avec retour au pays d'origine doit être imposée entre deux périodes de cabotage,
- La généralisation et l'obligation d'utiliser des lettres de voiture électroniques pour tous les transports internationaux et les opérations de cabotage, permettant de limiter drastiquement les

fraudes possibles avec les documents papiers et d'avoir une traçabilité du véhicule aisément contrôlable.

## **En attendant la présidence du Conseil par l'Autriche**

L'OTRE attend beaucoup des pays de l'Alliance dont la France et l'Allemagne pour que ne triomphent pas les thèses portées par certains parlementaires européens partisans d'un modèle social *low cost*. On connaît l'influence importante du Hongrois Andor DELI (groupe du parti populaire européen, PPE), du Polonais Kosma SLOTOWSKI (conservateurs et réformistes européens, CRE) et de la rapporteure pour la commission emploi, la Tchèque Martina DLABAJOVA (alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe, ADLE), est soulignée par plusieurs parlementaires français qui se battent pour contrer ce moins disant social.

Rien n'est définitif. Rien n'est acté. Le dernier mot reviendra au Parlement européen en assemblée plénière dans un vote qui devra être nécessairement en conformité avec la décision du Conseil des ministres des transports européens. Il pourra être différent de celui de la Commission. Ensuite viendra le temps des négociations entre institutions sur les propositions législatives sous la forme de réunions tripartites, dites trilogues, entre le Parlement, le Conseil et la Commission. L'affaire est donc encore loin d'être réglée.

La Bulgarie qui préside la Commission jusqu'au 30 juin 2018 ne facilite pas (c'est le moins qu'on puisse dire) l'émergence d'un accord favorable aux pays de l'*Alliance*. De ce point de vue, la présidence de l'Autriche à partir du 1<sup>er</sup> juillet est incontestablement une opportunité pour qu'un accord puisse intervenir dans la conformité d'un modèle social que nous n'entendons pas voir sacrifié sur l'autel d'un profit à vil prix !

## **Puissions-nous en être convaincus !**

Les mots d'Albert CAMUS résonnent à propos et fort opportunément : *« Il s'agit pour nous tous de concilier la justice avec la liberté. Que la vie soit libre pour chacun et juste pour tous, c'est le but que nous avons à poursuivre. Entre des pays qui s'y sont efforcés, qui ont inégalement réussi, faisant passer la liberté avant la justice ou bien celle-ci avant celle-là, la France a un rôle à jouer dans la recherche d'un équilibre supérieur. »*(1)

Puissions-nous en être convaincus !

**Philippe BONNEAU**

(1) *Albert CAMUS, Actuelles, Écrits politiques, Gallimard, Folio Essais, 1997, p.39-41.*